

ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU



(1073)



20 SEPTEMBRIE 1944

ANUL III, Nr. 69-70

CREDINȚĂ ȘI ONOARE!

OSTAȘUL ROMÂN ȘI DRĂPELUL SFÂNT AL PATRIEII

LEI 40

LIPII ARIENE
I N T E R N E
I N T E R N A T I O N A L E

1943



LARES



L A R E S

LIPII ARIENE ROMÂNE EXPLOATE CU STATUL



DRAPELUL ȚĂRII!

În seara zilei de 23 August 1944, M. S. Regele Mihai I, luând în Augustele Sale mâini totale conducere a țării, a îndreptat pașii ei către drumul firesc al alianțelor hotărâte odinioară de prea slăvitul și cinstitul Său bunic, Ferdinand I Intrăgitorul.

În același timp, Majestatea Sa Regele a poruncit credincioasei Sale armate drumuri noi, pentru desrobirea fraților ardeleni aflați sub stăpânirea silnică a celor cari ne-au fost întotdeauna dușmani!

Drapelul țării fălășie azi pe plaiurile de dincolo de munți! Acolo unde el — din înaltă poruncă — își

destăpoară azi colorile, acolo câtă a se afla poporul românesc, cu munca, sufletul sau fepta, după purământul, cinstea și pravila de totdeauna ale înaintașilor și strămoșilor români.

Revista „Aripi Românești” — înclinându-se cu smerenie la mormântul celor cari și-au jertfit viața pentru aceleași sfinte culori — va continua să fie îndemn de luptă și loc de slavă pentru vitejii tburători români și aliați!

Comandor av. AL. DĂMETRESCU

Directorul revistei „Aripi Românești”

1077

Pierrea în 1919, după desparere de
pilot și în fața o baroc de lemn,
particularizat grupat 12.

1919 — Avionul Brequet 14 A.



lăuna calitatea de pilot. Căruia și Petrică lăsa să treacă de la început la Școala și să abia să se acum în timp pe aerul avion. Nu-l învățăm că ne lăsa în aer cu un avion pe care ummam de alții să stău în câmp și noi, înfrunzând mândria noastră de a pilota, un avion — tot de elicopter — de care el și abia să treacă, în final și prin faptul că se lăsa neavând a fost ultima care a lăsat serviciu pe aerul avion Fernan 40.

Dele Fernan 40 am trecut — doar douăzeci și trei de abia pe aer — pe avioane Școala, având ca instructor pe Gogu Ștefănescu. Diferența de la Fernan la Școala era aceluși — în aer când ne-am obișnuț și cu aerul avion — care plane de 15 ori înălțime, tot care în aer pe aerul avion — și am fost înălțat în aerul său superavioane generală a te-fului de câștig, Local, Mănu, vecina mea curiozității de la Gălbăveanu.

Mănu era foarte mult iubitor de către a-levii piloți, instructori și comandanți. Pe lângă călătoriile de muncă și pasajele pentru aviație, avea două de a ne stăruie în jurul său prin fire sa veselă și găsirea-să, preferând împreună aproape toate erile de aer. Mai ales acum, de când se cam alegea, din serie noastră de elevi, apoi cei vor avea piloți brevetat, și alți piloți de piloți — că și instructori alții stăruie mult „chinea” restricționare și a rezervei terestre, lăsa o grupă de elevi să cameră, plătind nepăsările de altele, voia bună și viața veselă pe care a creștut în stăruie grupul, lăsa în viața noastră de la lăsa la lăsa la lăsa, de către înțelegerea și energia bădăni Andrei. În compania lui Mănu, Aurică Petrică — Aurică, cum i se mai zăcea — Cănu și Păule, am fost clasa emulație pe care nu le voi putea uita nicăieri.

Până la brevet trebuia să stăruie mult pe Școala și pe Brequet 14 A2, aceste din urmă proaspăt venit din Franța, rămânând de aerie franceză. Când am avut a-tele a tot la Tecuci, lăsa școala, în lăsa cu comandanții, s'a stăruie în jurul lui. Obișnuț în aviație școala, planarea romantică — ce să mă surprindă altele — nu ne-a plăcut la început Brequetul. „Alte nu mai a școala”, a mai de „breve”, Mănu sau un instructor, care nu putea uita de lăsa brevetelor Școala pe Fernan. Neputu să se Cavolin, avioane a-lete școala preistorice. Nădărușu a fost primul dintre noi care a stăruie pe Brequet la Tecuci, înălțând în lăsa observatorului căle 4—5 copii de lăsa. Avionul lăsa eșea de la București de către nădărușu Gogu, unul din piloți cel mai lăsa din acele timpuri.

Se abia mai la Tecuci. Școala de piloți și instructori ne puneau la dispoziție avioane pentru antrenamentul nostru în vedere brevetului, lăsa în critica după lăsa școala.

Într-o după amiază de Mărcuș — când serviciu ne lăsa — lăsa oțet de serviciu, având înălțat după de a școala, am vâș un avion Școala, am decolat și la 1000 m, am „lăsa” motorul. De către zila mi „lăsa” lăsa un lăsa de oțet „lăsa”, adică un școala planat înălțat motor, Gogu Ștefănescu lăsa eșea eșea-ne abia stăruie la punct fix, în can-



Echipa de lăsa-lăsa a Gălbăveanu (V. Căpitanu echipa): L. Mănu, instructor; Mănușu Gogu, Școala, lăsa, Școala, Școala, Școala, Școala, Școala, Școala, Școala, Școala, Școala, Școala.

lăsa aerodromului. Când am vâș, mănușu am lăsa și o cruce nădărușu Căle de su să abia cu bine, lăsa a rupe a-ronet. Primul abia-lăsa lăsa lăsa în pănă-lăsa din muncă aerodromului și alți mă am cum de s'am capoleți Cu ajutorul școala care abia-lăsa la lăsa lăsa în lăsa repede Școala pe aerodrom și am decolat lăsa oțet. O nouă abia-lăsa a mănușu și lăsa o nădărușu De de la lăsa lăsa eșea-lăsa aerodrom — cu lăsa, lăsa lăsa de a lăsa în spre un lăsa de oțet — lăsa pe marea lăsa-lăsa a aerodromului. Abia la al lăsa lăsa în aerodrom în muncă aerodromului.

Era lăsa de rezultat abia-lăsa a-tele, mai alăsa că am nădărușu lăsa o lăsa și mănușu — în lăsa de Gogu — am vâșușu care lăsa-lăsa „lăsa”.

A doua și de lăsa-lăsa — când aerodromul sa plin de alăsa — m'am să în avion și după ce am eșea-lăsa programul ordonat de școala de piloți am abia-lăsa cu

alăsa lăsa lăsa lăsa de lăsa-lăsa aerodromului în care sa gale să abia. Am lăsa „lăsa-lăsa”, alăsa se lăsa-lăsa de alăsa și în lăsa-lăsa „lăsa-lăsa” alăsa alăsa de către Gogu — lăsa-lăsa — alăsa-lăsa lăsa-lăsa de către alăsa din pui să se lăsa-lăsa până la mănușu lăsa de Aurică Petrică nu mai vorbim. De către alăsa lăsa-lăsa în lăsa nu să-mă mai vorbim o stăruie-lăsa. Ne-am lăsa-lăsa — lăsa-lăsa lăsa-lăsa lăsa-lăsa lăsa-lăsa — în lăsa când aerodromul am lăsa lăsa-lăsa în cabinetul „lăsa-lăsa” al comandanților de aer.

O chinea la comandanți lăsa-lăsa lăsa-lăsa, pentru noi cel mic, care era. Nu pot lăsa „lăsa-lăsa” era lăsa-lăsa-lăsa un mănușu, dar și lăsa lăsa-lăsa și deci lăsa-lăsa că lăsa-lăsa lăsa-lăsa lăsa-lăsa lăsa-lăsa. Și cum le am vâșușu, vâșușu lăsa-lăsa lăsa-lăsa de către „lăsa-lăsa” noastră căle o muncă, am lăsa lăsa-lăsa.

Să lăsa din aer — vâșușu lăsa-lăsa

Un carter accidentat al unui avion Școala, care s'a lăsat lăsa-lăsa. Observatorii, a lăsa „lăsa-lăsa” de lăsa-lăsa.



Comandor en. Al. DEMETRESCU

Comandor en. Al. DEMETRESCU

Grupul IV Instrucție-Tecnică
Serbia, pe terenul antrenamentului
din 1919. Cursul este
format de antrenori: Fur-
man, Neupert și Ștefan.

SBURĂTORII VĂZUȚI

DE GION



Adj. av. Morărescu Jean
dela moart



Locat. av. Popărescu Mic.
de consumator Nr. 1
dela moart



Adj. av. Bălescu Ion
mort la datorie



Saboteur, av. Dobias Dobias



Locat. av. Pistol
mort la datorie



Cpl. av. mercant Todor
Todoroscu



Adj. av. Anghel Vasile
dela moart



Adj. av. Ecenescu
mort la datorie



Adj. stegier Toaca S-ina
dela moart



GENERALUL COMANDANT ERMIL GHEORGHIU

Noi Subsecretar de Stat al Aerului, generalul comandant Ermil Gheorghiu, este un brav.

În primul război mondial, deși pilot el însuși, a slujit țara ca observator aerian în condițiile cele mai strălucite. A fost rănit pe front și pentru fațetele sale remarcabile a

fost decorat cu ordinul Mihai Viteazul, de către mult regretatul rege Ferdinand I.

Ocupând rând pe rând funcțiuni și comenzi importante, trăind viața de cămo a strășitorilor noștri, d. general comandant Ermil Gheorghiu a fost: comandant de escadrilă, grup și flotila. Trimis în Franța ca atașat aeronautic, domnia sa a servit scoale Interesele aeriene noastre câțiva ani, după care i s'a încredințat comanda regiunii I aeriene-Iai.

La declararea actualului război a luat comanda unui corp aerian, dând tot timpul dovadă de bravură, înțelegere și destoinicie, pentru care fust a fost decorat cu cele mai înalte ordine militare.

Șef de Stat Major al Aerului în ultima parte a campaniei, d. general comandant Ermil Gheorghiu primește, la 23 August 1944, de la M. R. Regele Mihai I., conducerea Subsecretariatului de Stat al Aerului. Domnia sa are azi o moștenire glorioasă: pe bătălii strășitori români! Cu ajutorul lor, cu priceperea, cu tactul și cu trecutul său de brav, va învinge desigur greutățile prin care trece, în aceste momente, înțelegerea noastră țară și, odată cu ea, aviația română!

Cei cari iubesc cu adevărat această nobilă armă precum și cei cari au înțeles și admirat slăbiciunile și bravura strășitorilor români, urează domnului general comandant Ermil Gheorghiu, nou Subsecretar de Stat al Aerului, spor la muncă și izbândă pentru gloria și prosperitatea ariilor românești!



1913. — Căpitanele THAUSIN și Locot. GHEORGHIU ERMIL, observatori pe front la celebrele escadrii Formos 4, comandați de Meier GIOSSANU HARALAMBIE.

TREI ANI!

S'e'u împlinit—la 20 August a. c.—trei ani dela apariția primului număr al revistei noastre!

Denumită inițial „Magazin Aeronautic”, revista „Aripi Românești” a străbătut acești trei ani grai, datorită muncii necostenite a celor câțiva statornici și devotați colaboratori, cu sprijinul instituțiilor și întreprinderilor noastre de aviație — cari au binevoit să ne fie abonați—și cu înțelegătorul concurs și ajutor al S. S. Aerului, în subordinea căruiu se afla.

Am urmărit și arătat publicului românesc—in toți acești ani—pe briații aviatori români, cari au luptat cu un legendar evănt, sacrificându-se pentru Patrie! Mulți din ei însă nu au putut apara la crosicile noastre și nici chipurile lor să ne lumineze paginile. Nu a fost vina noastră—mijloacele de a ajunge până la ei nefind întotdeauna la îndemâna revistei—ci mai degrabă a marelor modestii, neagelată decât de vitejia pe care au dovedit-o pe câmpul de onoare!

Pe cât ne-au îngăduit mijloacele unor timpuri excepționale, revista a reușit să facă în acest răstimp—in țară și străinătate—o operă românească, menținându-se constant pe linia intereselor armii căreia ne-am devotat. Pentru că oricum ar fi definită—astăzi sau în viitor—lupta pe care Țara noastră a purtat-o în cursul acestor 3 ani, niciodată nu se vor putea nega bravura, devotamentul și sacrificiile armatei și tinerii noastre aviați, pornită la luptă din porunca destinului și a nedreptăților de cari s'a lovit întotdeauna neamul nostru.

„ARIPI ROMÂNEȘTI”

LUCEAFĂRUL!

„Celor care au murit pentru Patria, Glorie și Datorie!”

În ziua de 18 August 1944 — cu doar câteva zile înainte de încheierea armistițiului — ofițerul aviației Alexandru Șerbănescu, unul a vizației noastre de vânătoare și comandantul unui glorios grup de vetej aburători, a cădat din înaltul cerului război de numărat covârșitor al aviației americane, morise înșuș de alții în poșta sentimentelor de totdeauna ale poporului românesc!

Grupul aburător Șerbănescu — a cărui pierdere înseamnă mai mult decât o mare durere pentru țară și aviația română — a fost cu numele aburător al elisă, brațul brațelor și admirabilul comandant al unui grup de vânătoare! El reprezenta — și va continua să rămână în inimă și amintirea tuturor — unul caracteristic al aburătorilor noștri, așa precum sunt ei: cavaleri în luptă, dăruiți în fața, luminoși în suflet!

Cinești de victorie omologate și o permanentă prezență pe front înseamnă un strălucit anot de serviciu. În cazul cărui oricine se trebură să se înțeleasă cu amercie și admirație! Căci nu sunt făcete de om de război viziunile aburătorilor noștri; iar pentru ei, Șerbănescu a strălucit cu un lucător al bărbăției și credinței românești!

Îndrăgim încredințat, răd de astăzi, sub printră lui bălăd, Șerbănescu a intrat în aviația de vânătoare înainte de adevărate credință pe a înălțimii înțelepciunii pe aburătorii români. Vase, plin de vizi și coșulăroa la pământ, Șerbănescu era, în ser, închiu, dăru și nelăbărită în dorințele lui de a învinge!

Sub privăgherea vizi a crucilor strălucite; sub lămpăde rece, apăsate în semn de amintire; sub brațele mătase și vizi și sub pârâna celor pârâvizi în aer „pentru care n'au plâns niciodată clopoșele”, dăru de ovi mulți aburători români, legăși între acele vizi dăru și îndrăgite, aceeași credință, aceeași speranță! Rădășile lor glorioase erau acum de adevărat în toate unghiurile dăru și pând peste hăru! Numele lor nu poate fi cunoscut decât de filele acelu „Roll of Honour”, în care sunt trecuți piloți și observatori vizi și încrești în viziunile războiului și al dăruului înălțat; dăru Măd înă de vizi și secretat prea de timpuriu, mecanici pricepuți și dăruși, credințosi servanți, cu toți căsuți la dăru — precum le-a fost norocul — fulgeran de olon sau corburi în toră, dar înălțat în simbol strălucitor al gloriei adevărate!

Pentru acest grup mort, ofițerul aviației Alexandru Șerbănescu — țară a unui război pe care n'au cădă Români nu l-au dorit — rădăne decăruți simbolul aviației și totăți țării de adevărat. În fața corbă și necăruței dăru!





— O atletă din echipa de femei
pentru femei dăruind pe o scenă im-
previzibilă.

1082

— Membrii din grupul
„Popescu”



TRIPI ROMANEȘTI ÎN LUPTĂ

— Încercarea paterii.

— Căp. Popescu-Cloșcel, as de
război, decorat cu Medalia Vitezei,
crucea pentru Patrie.

— Cel mai tânăr pilot din
L. A. R. 821





Un braț de otel
Cap. Trandafirică lăsat peșteră
Patriei...
...peșteră de război...
...peșteră de război...
...peșteră de război...



Lt. av. DINU VICTOR MARIA

În ziua de 20 Iunie a. c. a căutat răsunet de glorie Lt. av. Dinu Victor Marian, braț de război, în timp ce transporta pe sa ca armă un avion de bombardament către un aerodrom de depunere.

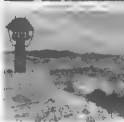
Că și Lt. Raveneș a trăit de război, cănat în acasă și în aceluși condiții, după totu parte din acasă pentru de glorie, înier a anului 1940. Prin marea lor la deosebită promovare a stăruie. Dinu, a trăit ca glorie, să se jertfă în aceluși război, purtând totu simbolul morții, în al săr furtu cu pentru Patrie.

Lt. Dinu, copilul aceluși război, drăcu a braț a glorie de glorie, înier al război, și a cănat înier Lt. Dinu furtu de glorie, pentru totu să se. V. furtu Aerodromul și al Crucea de Av. în să furtu și pe Crucea Război cu pangli V. furtu M. stăru.

Av. ac a a glorie un erou.



TARANOSTRA





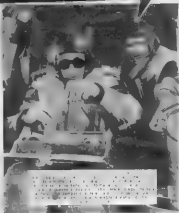
Biscoito das Garças de Areia

Marcel

Cia. e da Pádua,



Pilotul



Un din științele care cu toate avansările și progresele făcute trebuie să aibă în vedere tot și astăzi multe mărimi necunoscute este meteorologia. Legăturile și cauzele schimbărilor condițiilor atmosferice pot fi cel drept explicate din punct de vedere științific, dar o predicție a condițiilor meteorologice pe timp mai îndelungat este absolut imposibilă și aduce cu sine, chiar când predicția se face pentru câteva zile sau ore, surprize. Cu toate acestea importanța unei predicții sigure a timpului pentru toate domeniile vieții civile, mai ales pentru agricultură, este fără îndoială clară. Pentru acest motiv încă de mult s'a început să se organizeze numeroase stațiuni meteorologice care să permită cel puțin o privire generală aproximativă asupra stării atmosferice dintr-o anumită perioadă din care apoi să se poată trage iarăși concluzii asupra evoluției viitoare a timpului.

De la începutul acestui război în țările beligerante nu se mai dau publicității niciun fel de hărți sinoptice și nici nu se comunică timpul probabil. Motivul este clar. Se căută să nu se dea adversarului niciun fel de informațiuni în baza cărora ar putea conchide condițiile de luptă

și condițiile atmosferice într-un anumit sector. Cunoașterea stărilor atmosferice era de mare importanță și în războaiele din trecut în primul rând bine înțeles pentru navigația maritimă. Operațiunile navale po' epuă din cauza unor vânturi sau a stărilor atmosferice defavorabile. În special unitățile uscate sunt spate pentru acțiune în caz de furtună și folosirea artileriei unităților navale grele poate fi chiar complet împiedicată sub influența celui și a ploii. Adesea și operațiunile terestre sunt determinate de condițiile meteorologice. Să ne gândim numai la venirea bruscă a unui val de frig sau la transformarea ghețurilor de înaintare în noroi, fără fond din cauza unor eventuale ploți puternice. Cel mai mult este însă interesată aviația de condiții atmosferice favorabile. De aceste condițiuni atmosferice depind posibilitățile de decolare și aterizare precum și eficienta atacului asupra obiectivelor inamice. Pe lângă și forma marilor stacuri ale flietelor aeriene inamice sunt determinate în general mai mult de condițiile meteorologice decât de programul strategic bine definit. În acest fel cercetările meteorologice devin un mijloc important al obținerii războiului.

TABLOUL DE BORD AL UNUI AVION DE BOMBARDAMENT

Vă prezentăm (deducere de viteză aerodrom)

1. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

2. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

3. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

4. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

5. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

6. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

7. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

8. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

9. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

10. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

11. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

12. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

13. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

14. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

15. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

16. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

17. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

18. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

19. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

20. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

21. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

22. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

23. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

24. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

25. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

26. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

27. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

28. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

29. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

30. Sursa, viteză, direcție, altitudine, etc.

Începuturile aviației

Purini sunt aceia — chiar prin reabotători — cari s'au abținut de începuturile aviației noastre militare. Tinerii noștri aviatori cunoașteră astăzi de toate, ei au pătruns tainele aviației moderne, toate secretelor luptelor aeriene și întregul meșteșug al tehnicii aerodinamice, însă nimic — sau aproape nimic — din trecutul îndepărtat, dar atât de glorios, al eșecului românesc! Vinea nu sate, desigur, a leri. De la început s'a luat — parcă — hotărârea de a se trece sub tăcere orice trecut și orice strădanie a pionierilor aviației noastre, al căror nume prea puțini îi cunosc!

Aușura întregului eșecului românesc s'au scris mai multe broșuri, printre cari citim, ca pe cea mai completă, lucrarea d-lui general aviator de rez. Inginer Gh. Negrescu; lucrare adevărată, domnia sa fiind unul din aceia cari au participat cu fapta și cu suflul la crearea aviației noastre.

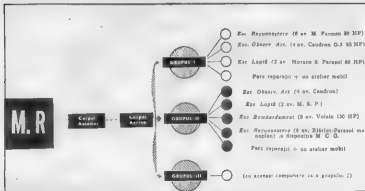
Recent, răsfoind niște reviste mai vechi, am dat peste un articol scris de către d. general aviator de rez. Gheorghe Haralambie — pe atunci maior aviator și șef de stat major al Inspectoratului Aeronauticii, „veche tulpină” și domnia sa — articol care ne informează asupra constituirii aviației noastre militare și pe care ne luăm îngăduința să-i reamuzăm și completa spre folosința — în special — a celor tineri.

Aviația română a luat naștere în 1911, fără organizare militară, sub forma de școli de pilotaj: Chișinău, Cotroceni și mai târziu Băneasa. Școlile dela Chișinău și Băneasa erau civile; cea dela Cotroceni militară, atâtași batalionului de specialități aparținând Direcției Geniului din Ministerul de Război.

Până în anul 1915 — în afară doar de câteva apariții izolate la manevrele regale și în campania contra Bulgariei din 1913 — aviația noastră nu a avut nici organizare și nici folosință militară nu i s'a dat.

În 1915 — față de izbucnirea aviațiilor străine de pe frontul occidental al primului război mondial — Inspectoratul artileriei din Ministerul nostru de Război a chemat ofițerii de artilerie la prima școală de observatori din avion, aviația trecând — cu aceeași ocazie — dela Direcția Geniului, la Direcția Artileriei din M. R.

În toamna anului 1915 la Sînză Corpul Aerian, depinzând mai întâi de Direcția Școalelor și mai apoi de Direcția Aviației, nou înființată. Abia în iarna aceluiași an — odată cu aducerea noului material — apare o primă organizare militară. La începutul anului 1916 aviația noastră militară avea constituirea arătată în schemă.



În total deci, 44 de avioane de 5 tipuri diferite. Mobilizarea armatei din August 1916 găsea însă aviația noastră militară numai cu... 25 de avioane, întrucât o parte din ele se accidentaseră — pe atunci încă inițierea în pilotaj nu se făcea cu ajutorul „dublei comenzi” —

iar avioanele Caudron G. 3 fuseseră afectate, aproape toate, Școlii de Pilotaj. Dessemeni cele 6 avioane Blériot — folosite de M. C. G. ca avion ștafetă — se împrăștiară în diferite accidente.

Mar rămaseră deci — pentru război — 12 Far-

militare române

mane, 8 Voisin și 5 Morane Saulnier, total 26 aparate, având ca armament... pistoale Mauser sau carabine, material personal al aburătorilor de atunci! Din aceste avioane, chiar din primele zile ale războiului, am avut 7 pierderi.

— 2 aparate doborâte în lupte (Lt. Crepu și Lt. Mărgheșca, morți).

— 3 alete pierdute la retragere (la Turcutana și Brașov)

— 1 aparat doborât la Hârlău din eroare, de către artileria unui vas amos, având echipaj pe Obretcovici și Chiriac Horia, morți și

— 1 aparat făcut prizonier.

Cu secece ne mai rămăsese era greu să ne faci apărarea Bucureștilor contra avioanelor nemțești Taube sau Rumpler, cu toate „tunetele și fulgarele” bucurăntelor îndreptate — pe nedrept — contra aviației române (Aceștia nuți nu mai îndăleam să apară pe străzile capitale...).

La sfârșitul lui August, începutul lui Septembrie 1916, a început să sosească materialul comandat în Franța. Acesta, deabia montat, erau expediate isolat pe front, solicitările fiind foarte scumpe.

Noile avioane de luptă Bébé Nieuport au sosit fără mitraliere, iar mai apoi, mitralierele fără muniții, așa că aburătorii noștri au continuat să infrunte lupta cu inamicul servindu-se tot de pistoalele Mauser sau carabinele terestre...

„Aviația militară” dispunea la schimb de un număr suficient de piloți formați în școala de la Cotroceni, nu avea însă observatori, căci pușai artileriști au vrut să rămână în aer, iar din cei rămași, doi au căzut de la început (Horia Chiriac și Tetrat) iar alți doi prizonieri (Cocu și Angelian). Ca întrebare, străină ca totul de noile metode franceze de luptă. Desorientați, aviații noștri efectuau astfel: recunoașteri fără observator, luptări fără mitraliere, iar când le-au avut, fără cartuș!

Abia când a sosit misiunea franceză, în frunte cu Majorul de Vergnette de la Motte — după oprirea frontului pe Siret — a-au pus bazele unei organizații judiciare, aplicându-se principiul sectoarelor aeronautice confirmate la Verdun și pe Somme. Astfel aveam:

Grupul I Aeronautic Iași la Armata I-a comandă	Escadrila P 2 de observație, avioane Farman 40
	Escadrila P. 6 de observație, idem
	Escadrila N. 1 de luptă, avioane Nieuport
Grupul II Aeronautic Tecuci la Armata IV-a comandă	Escadrila P 4 de observație, avioane Farman 40
	Escadrila P. 7 de observ., idem
	Escadrila N. 3 de luptă, avioane Nieuport
Grupul III Aeronautic Galați la Armata IV-a comandă	Escadrila P 5 de observație avioane Farman 40
	Escadrila B. M. de bombard., av. Brigue-Michelin
	Escadrila N 10 luptă, av. Nieuport

Personalul francez — piloți și observatori — a fost afectat grupurilor, împerechiându-se cu personalul român. Unele escadrelor aveau comandanți români, altele, francezi. Printre comandanții de escadrelor români, cităm pe: Căpitan av. Gossanu, Căpitan Protopopescu Ștefan, Căpitan Athanasos Enescu, Căpitan Craiu Vasile, Căpitan Căcerone Olănescu și alții al căror nume îmi scapă.

Mai erau și câteva escadrelor rusești lucrând independent la: Galați, Tudor Vladimirescu, Tecuci, Adjud-Vechiu, Borești, Comănești, Piatra Neamț, Fălciușeni și în Bucovina.

În Iunie 1917, după o muncă intensă în școli de observatori, antenă, comandament, etc. se ajunge la perfecțiunea acelor unități care au dat glorioase lupte aeriene la Otuz, Mărgheș, Nămeș și în tot cuprinsul țării. Pușai cu număr, însă buni fără de parca au fost predecesorii aburătorilor români de azi!

Dintre aburătorii români care au doborât avioane inamice citem pe: Deluganu, Iliescu Ștefan, Gafencu, Craiu, Popescu Marin, Nasta Egon, Munteanu, Mogașca, Sava, Ioanin Petre, Darian, Paukert, Mitică Crăciun, Vasilescu, Ciceu, Gheorghe Săbăneanu.

În primul război mondial, randamentul cel mai de seamă al aviației noastre militare a fost în 1917.

În 1919 aviația militară captivând delc Unguri multe avioane Brandenburg, U. C. I, L. V. G. Berg, Pokker, și-a mărit numărul escadrelor; iar în 1920 și 1921, ele au fost completate cu material din Franța: Spad 180 HP și 220 HP și apoi Breguet 14 A, pe care a sburat și subsemnatul.

AL. C.

În ziua de 16 Sept. a. e. a avut loc depunerea jurământului a ofițerilor, subofițerilor, trupelor și funcționarilor civili din Subsecretariatul de Stat al Aerului.

Formula jurământului a fost aceea „vache” cum se spune, aceea „adevărată”, sub care s'a servit cu credință Țara și pe înțelepții regi: Cere! și Ferdinand II.

D. General Cdt. Emil Gheorghis, subsecretar de stat al aerului, a arătat în câteva cuvinte rostul noului jurământ care înseamnă de fapt și un legământ pe care îl face azi orice român de a munci cu sârg pentru binele Patriei și ridicarea ei. De aici înainte — a spus Domnie Sa — trebuie să trăim în cea mai bună și sinceră legătură de prietenie cu poporul și armata sovietică, elăstun de care luptăm azi pentru zdrobirea inamicului și pentru redobândirea totală a Transilvaniei.



O ESCADRILĂ

Adeori ne-a fost dat ca să vedem strecurându-se timid printre avioanele mai mari, adevărați solști de oțel, câte un biet avion de legătură, modest și fără glorie.

Mic și învelit în pânză, însoțit de un motor în jurul a 100 de cai putere, cu o elice ce nu trece dimensiunile de 1 m., acest avion își are partea lui de merit la toate acțiunile unde aripile noastre românești au cules lauri răbînțor.

Conduc de piloți destoinici, dar fără faimă, ce și pașrea care absoarbă, acest mic avion apare peste tot unde te aștepti mai puțin.

Printr-un bun al infanteriștilor, alți și al celorlalte arme, cu care aviația colaborează în luptă, avionetele escadrilelor de legătură aterizează până și în apropierea primelor linii, aducând corespondență oficială și particulară, aiere, zăcleri, ba chiar câte odată și materiale, îngrijindu-l lucruri și bună dispoziție în rândurile celor cari se îngâmădese în jurul lui.

Unele au căzut în datorie, fiind doborâte de vântoarea sau A. C. A.-ul unităților inamice.

În lumea acestor sturțători mici, se pot vedea însă și înalte distincții de război, dovadă concretă a

faptelor mari pe cari le-au făptuit și cari au fost răsplătite pe merit de către comandanții noștri de armată.

Pentru a da o imagine a felului de lucru și a rezultatelor obținute de aviatorii din unitățile de legătură, vom da ca exemplu câteva date culese din registrul de abor al unei escadrile de legătură dintr-o flotă de informație, escadrilă care a luat parte la toate operațiunile aeriene și terestre, ale armatei noastre. De pe un aerodrom improvizat, materialul volant și rulau al zvonumitei escadrile s'a perindat prin aer și pe pământ, odată cu unitățile pe lângă cari era afectată, parcurgând, în deplasări, peste 5.000 km.

Cine nu știe ce înseamnă navigația aeriană făcută în lipsa repe-





E LEGĂTURĂ

reilor mari, mai ales pentru aceste avionete cu aparatele de bord destul de modeste, adeseori și acestea de neutralizat?

Într-unuși cu un deosebit spirit de orientare, piloții acestei escadrile, în marea lor majoritate sergenți și adjutanți de escadră, s'au achitat peste așteptări, ducând la bun sfârșit misiuni dintre cele mai grele.

Când orice activitate aeriană era suspendată din cauza vîscodelor, micile avioane de legătură au continuat să zboare, totuși, transportînd curieri, poștă, iar deseori hrană la unitățile cari, din cauza marilor răpesci, afară de calea aerului, nu mai aveau alt mijloc de comunicație.

În decursul acestor ani de nelăstărugată activitate, escadrila aceasta de legătură se poate lăuda că a parcurs, cu avioanele sale, aproape un milion km., ceea ce ar însemna cam de 28 ori înconjurul pămîntului pe la ecuator, totodată transportînd pe acest parcurs 3.005 curieri în diferite misiuni și 2 vagoane cu poștă și material.

Escadrila aceasta de legătură se află sub comandă locotenentului aviator Petrescu.

C. IAN PĂR)

Ceace pentru vîlnători au fost și sunt cpt. Șerbanescu, căpitanul Cantacuzino, slt. Mîla, etc., pentru aceia care s'au ocupat de legătură, adjutanții șef Constantinescu, adjutanții Clușă Boșilovici, Niculescu și alții, cari se bucură de o considerație largă.

Ne facem o datorie de conștiință și de bună românie aducînd omagiu celor căzuți în datorie din escadrila de legătură.

Adj. av. SCRIPCARU VASILU

În cursul lunii August a. c., revista **ROMÂNEȘTI** nu a putut apare din cauza cenzurii și a bombardamentelor aeriene grave asupra Bucureștilor.

Cu numărul de față — care este deosebit de interesant — revista reîntră în făgașul normal al apariției ei regulate.

Aviație

ULTIMUL ATAC!

In dimineața zilei de 27 August 1944, la P. C. al Batalionului de Paraștiști se prezintă Pte.-Maj Vasileică dela C I A și raportează:

— Să trângi, d-le Comandant, nu mai putem lucra la grădini, căci ne amosăcăm sempre!

Trag din casa cu scopul de a răpi și din via din față.

Scurt și precis — oamenii nu mai potea lucra.

D. Căi, Dobro, mai mult în glumă, căci humorul românului e cunoscut. El răspunde: Ce vorbești măi? Vă strică socoteala? Lasă pe noi!

Și apoi întorcându-se din apăsătoare, se adresează nouă: Vezeți care-a situația nemții vor să intre pe aerodromul Pipera. Dar noi nu trebuie să-l lășăm O petruță de sacrificiu. Cu' e frică de moarte să cîmîmă! Îm trebuie voiașă pentru a verifica informația și a stabili precis poziția inamică.

Ca electriști, toți paraștiștii, vulturi care au înfruntat moartea de altă ori, se oferă, eu, și eu, și eu, toți pentru în lucru!

Deși mai bătrîn, mă ofer și eu. După un „o“ scort, organismul e echipat „unul unul“ — și pleacă imediat.

Sabotez erul Călin, după ce îi dau toate ordinele și eventuala comandă, lui spune: Nu pe acolo, d-le Căpitan. E riscant. Dar ce secesăi riscul! Să mergem înainte până ce obiectivul va fi atins. Nimic. Liniște peste tot. Oamenii sunt puțin nervoși. Cîteva glume au un efect salutar. Dar liniștea e suspectă. Nemții au obiectivul și lasă patrulele să-l depășească, nu trag decât când sunt decapitări.

Înaintăm cu multă prudență, printr-o via plină de ciorchini frumoși. Ajung la margine și împreună cu Beghețanu și Pintea, comandanți de ploșoane, cercetăm situația. Corbul, câinele nostru, e prezent, la picioarele noastre.

Și, dintr-odată, totul se deslănțuie. Un foc urgător începe, venind din toate părțile. O rafală de mitralieră E nimeresc în plin pe Corbul. Moarte la picioarele noastre. Noi am scapat. Situația e grea, dar am reușit să determinăm poziția inamicului, scopul misiunii noastre. Ne retragem, pe brînci, ca săpăria. Știm acum precis unde se află inamicul. Trebuie să-l dăm peste cap! Trebuie grea, dar nu imposibil!

Agenda de lăgătură plescă cu ordine.

Și la o rachetă, atacul începe. Tot dispozitivul nostru mișcă.

Nemții ne-au simțit. Un foc puternic ne primește. Mitralierele, tunurile de A. C. A., tunurile dezon-

tate după avioane, trag, trag, țesând o perdea de netrecut.

Tacutul merge printr-o via, eu, Cpt. Teșcu și Lt. Stancu, sus pe tanc; pe jos trupa ne amosăcă. În jur și de protuberanță, traseele își gresesc în lăsa trecând pe lângă noi înaintăm meru.

Și hora morții e în toi; trag nemții, dar sub focul lor, paraștiștii lucrează. Brandurile prin focul lor precis, fac să tacă rînd pe rînd cutăriile de armă automate.

Lupta a ajuns corp la corp. Pierderile noastre sunt infime. Ale inamicului enorme.

Mă uit la el, la copiii mei, la acești tineri paraștiști, cum luptă, cum înfruntă moartea — și căt sînt de dărgi. Căd răzări?

Ne-i nimic! Berleacu, sanitarul și brancardierii își fac lăsa datoră! — Restul? — Înainte.

La neutralizare cad sînd pe rînd răzăriții, dar imediat sînt înlocuiți de cel răzări.

Dondra, subofiterul telemetrizat dela Boudari, fîră nici o grije în mijlocul lădușii de foc, pe vârful unei țure de paș, în hîmșie, dă corecțiile loviturilor: „Bun de direcție, 100 stînga“. Trăpătesc fac te recepție și loviturile cad în plin.

Inamicul nu poate să reziste, fuge, lășînd total la pămînt Armata lor, sîmșute de paraștiști, își descără focul asupra lăgarilor.

Paraștiștii au înghinut Succesul luptei și a zăpăcit. Se tin acasă după nemții. Ne-i alăbesc o clipă. El vor să euerje pămîntul românesc de urmele teutone.

Frontul s'a rupt. Inamicul fuge, căutînd refugiu apra Otopeni. Nea după el.

Linia de ataca e depășită. Se face exploatarea succesului, urmărirea inamicului, care acum a încetat orice rezistență.

Atacul și-a atins scopul. Aero dromorii Pipera și Băneasa sînt libere, sînt ale noastre.

În hîmșie scriu care se lășă, stetele ne gelosea, pară tremurînd în aer, suflurile celor căzări plutece satisfăcute, căci pericole lor nu au fost răzări.

Liniștea e ruptă de focul patrulelor, din ce în ce mai tare. Noaptea începe să învîlăie cîmpul. Bucureștii se vede confus, înmănt înăc de incendii provocate de bombardamentul „Stălașu-lor“, e acum nu-și mai pot lăsa șorul. E în siguranță.

Paraștiștii l-au scapat și ei de de fura nemților.

— Căci de tot, unul „ce“ mă învîlăie. — Când merg, Cpt. paraștiștii ȘTEFAN SOVERTH

Dacă n'ar fi decât să alăstăra un tăcșor trecător, poate că aripa e românești n'ar mai avea, întregi, puterea și elanul ca să și poarte, peste bălțimi, mizeria ca pe'o fîșie imensă. Aceste aripi sînt conștiente însă de rolul lor antelptator, de rosturile cari ni se prăgătesc, ele au vizușea răsărit a destinului nostru de mine cînd lumea va escalada din ce în ce mai mult înalt.

Parte să fie alți și o semnificație mai subtilă, a ridicării peste mizeria conditiei umane, o desfigurare de machinăria „gîmlintului cotidian“, o detașare de teluric — parte că în aceeași nostalgie a omului care se ridică în sus cu ajutorul tehnicii, să fie dorința nemărmurată de elevație și de tapărie. Cînd a abuzat odată, de două ori, a putut să aibă sentimentul miraculos al înălțării peste plătitudinea vastă

Lumea

Astăzi, ea întotdeauna, promenește dreptul celui, mai tare. O țară care atîșină pe granițele sale, atît timp cît este bine apărată de armată, iar înădă armata cea mai modernă și stăpînoare în zilele noastre este aviația, în toate țările se pune un preț deosebit pe organizarea și prăgătirea ei.

Stetele mari se hîrăc atît de reali pe aviație și o soțetăc atît de necesară, încît fac de ani de zile aservirea materiale impetante, numai pentru ca să-și poată mări la maximum numărul avioanelor și al piloților.

În țările acestea, gustul pentru aviație este înfîlătr în sufletul locuitorilor încă din vîrșea fragedă a copilăriei, astfel că numărul esepilor cari nu vîșează decît să absoar crește necontenit.

Țara noastră, integrîndu-se în mersul nou al lumii și jădăc seama de necesitățile timpurilor noi, se străduiește să organizeze o aviație est mai mare și mai puternică, care

Obiect de învătământ

și lași tare alături peștiștii existențelor noastre. Abia la 2000 metri înălțime am început să ne rugăm de dimensiunile și de apărările noastre lavare... Perspectiva amplă, depărtarea de pământul acesta care ne asigură echilibrul fizic și psihicitatea de a păcăni morru, fuga înaripată printre spații, toate acestea ne ajută să aflăm, cu simțire, călătoria de năvălăși și de mici, dacă rămânem încheși în prudența noastră celulei terestre.

Dar lumea de mâine va fi, cu necontestat, o lume a sborului.

Factor de distrugere în timp de război, aviației nu i se poate nega calitatea de factor civilizațor și de cultură în timp de pace...

Plină când omul va deveni mai apropiat de perfecțiune, trebuie să ne reținem cu modestia lui realitate de astăzi și să convenim că, încă mult timp de acum înainte, inteli-

gența lui creatoare va servi deopotrivă binelui ca și răului. Puterea de disacordăminte și înalta facultate a concilierii antitezelor nu-a încă apăsajul nostru... Trăim în fază în care suntem și n'o vom putea schimba noi, fiindcă sunt anumite probleme de evoluție care-n nedeșăgite de timp. Dar astăzi vreme călăim noi, iar nouă, ca singură calitate supremă, se preferă generoasa abstracțiuni denumită umanitate, neacțuăm ncam și această realitate, trebuie să le alijim cu neobinșat fervoare.

Așa su gândit și visionarii, mari profeți ai văduhului, redutabili esieri ai destinului nostru, bravii calligrafi de mândrie românească pe cerul încă nincercat: inginerul Traian Vuia și neuitatul Aurel Vlaicu.

Timcretul Aviației Române, adunat pe gazoanele câmpurilor de antrenam-

ment, își dezvoltă stăile speranțelor în sboruri, care sunt antrenamente de virtuți și de viteji ulterioare... Splendidă și tânără duhură a celor tări, voi cei tineri și nerăbdători să-i ajungeți în cursele de apărare a pământului și a cerului nostru!

...Și după ce spasmul de acum se va fi sfârșit, aripile românești vor trebui să-și continue, cu mai multă neînduplecată tenacitate, lupta lor înaltă. Acolo și atunci care să se încoronese opera. Dar biruința va fi în continuarea ei, neîzgăduită. Ca să ne merităm locul, ca să ne pierdem cadavrele timpului, ca să nu fim depășiți de alte vrednicii mai active și mai atente cu schimbările de concepție și de decor ale omenirii.

Lumea sborului de mâine trebuie să ne găsască pregătiți pentru decolarea spre noi progrese ale vieții noastre.

maîne-Lumea Sborului

să fie sprâjini și mândria părții noastre.

Dar pentru aceasta se cere concursul tuturor cetățenilor săi, al omenilor mari, care să sprijine marul și material această întreprindere a tineretului care-și oferă tinca lui sănătoasă și ageră, curajul și spiritul de sacrificiu.

Astfel din noema anului 1943, aviația este introdusă ca obiect de învățământ în școli.

Copiii vor avea astăzi fericita ocazie să se familiarizeze cu tainele sborului încă de mici. Măsură aceasta satisface curiozitatea multor băiețuși care alii decât priveau cuasazi întregi la mașinile care aburau pe desagașe cașilor și doar în visele lor tainice sperau să poată pune mâna pe o astfel de pașare sburătoare și mai ales să se lase purtați pe aripile ei de oțel.

Statul protejează astăzi împlinirea acestor visuri, iar copiii nu au decât de profitat; Mai târziu vor înțelege că ceea ce au învățat din curio-

zitate și poate având impresia că se joacă, le va folosi și lor și țării lor pentru acțiunea de care vor fi mândri.

Decamdă ei trebuie să învețe. Încă din școlile primare ei vor începe să construiască mici modele de avioane din carton, mai târziu din hârtie și plastic, împânzite de mînșule lor gingașe, vor țipi la câmp, pentru a le încerca, făcându-i astfel mici constructori de avioane, tineri aeromodeliști cari, prin jucăriile aparente, se vor familiariza cu primele noțiuni de aviație.

În școlile secundare, în cursul inferior, ei vor fi în stare să facă singuri modele sburătoare mai dezvoltate (construcții de planoare, prelungoare și chiar modele cu motor în miniatură), iar în cursul superior vor construi chiar planoare în mărime naturală și, chiar mai mult, vor putea practica zbor sport atât de agreabil și lipsit de riscuri, care este „sborul fără motor”.

La sfârșitul liceului, tinerii se vor împărți singuri în diferite ca-

tegorii, în sburători mănușăși, în sprâjiniși convingi ai aviației, mari tehnicieni sau desăvârșiți constructori de avioane.

Cu metoda aceasta, vom avea o armată tânără de piloți.

Piloții aceștia, în vîrstă numai de 19—21 ani, vor avea înaintea lor, cel puțin zece ani de activitate în aer.

Socotind că aceste cursuri, prin felul lor plăcut, stimulează și imaginația și spiritul inventiv al copilor, că lansările la câmp ale propriilor lor concepții chiar, constituie un sport frumos și sănătos în același timp, că lucrul în comun dezvoltă spiritul camaraderesc și prietenia cea mai strălucită, că reușita în construcția aeromodelor dă satisfacție marelui înclinat de succes, credem că aceste ore de aviație se vor introduce acum în învățământ, vor fi primite de elevi cu mult entuziasm și vor satisface sacrificiile părții prin arma desăvârșită se vor deveni în curînd.

SBURĂTORII VĂZUȚI DE *Gion*



Leut. av. Ghisbert



Cpt. av. Indracel Celac



Adj. av. Morțescu Dăra
dela noel



Cpt. av. Bău Costeacina



Adj. av. Lepore Voile
de Belgara



Cpt. av. Cău Ioa



Cpt. Căder av. Dămlre Alca



Adj. av. Gălele Dămlre
de Găle



Adj. av. Apostol
dela noel



Adj. av. Hicard de Șarbel
dela noel



Adj. av. Dădău de Gău



Cpt. av. Gău Zamfirca



Maștru av. Ioanica Mișu